Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1248 de 2017

DIRECTORIO DE CUTCSA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de octubre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Washington Marzoa, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Oscar Zabaleta.
ASISTE:	Señor Representante Carlos Reutor.
INVITADOS:	Por CUTCSA, contador Fernando Barcia, Gerente General y doctor Fernando Rodríguez.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación del Directorio de la empresa Cutcsa, integrada por el gerente general, contador Fernando Barcia y por el doctor Fernando Rodríguez.

La Comisión está tratando un tema relacionado con la situación del transporte capitalino planteado por cooperativistas de diferentes empresas y ha resuelto darles la posibilidad a ustedes de expresar su punto de vista sobre los cambios que se vienen sucediendo en el transporte de Montevideo, teniendo en cuenta que son parte de la empresa más grande que tiene el sistema hoy en la capital del país.

Dejo constancia de que se les envió las versiones taquigráficas de diferentes sesiones para que tomen conocimiento de lo que fue planteado y con mucho gusto los escuchamos.

SEÑOR BARCIA (Fernando). En primer lugar, quiero saludar al señor presidente y demás miembros de la Comisión.

En segundo término, agradezco el habernos dado la oportunidad de compartir con ustedes nuestra visión sobre los temas que se abordaron en esta Comisión en las últimas dos sesiones.

Vamos a referirnos a un documento que trajimos y a compartir con ustedes alguna información que tiene como objetivo tratar de clarificar lo más posible nuestra posición.

Se nos convocó a esta Comisión parlamentaria con el fin de conocer nuestra opinión sobre diversos temas abordados por personas vinculadas al transporte público, que asistieran a la misma en las sesiones del 9 y del 16 de agosto pasados.

Tomando nota de los puntos que se mencionan en ambas reuniones, corresponde que hagamos algunos comentarios sobre cada uno de ellos. Es así que abordaremos los siguientes temas. 1) Nuestra visión sobre el cierre de Raincoop. 2) Situación actual del transporte colectivo de pasajeros. 3) Plan de Reestructura de la Intendencia de Montevideo. 4) Régimen tributario de las empresas de transporte. 5) El monopolio en el transporte de Montevideo. 6) Servicios diferenciales y suburbanos. 7) Fideicomiso del gasoil.

Quiero aclarar que este informe fue entregado en un archivo electrónico a la Comisión.

Antes de comenzar nuestra exposición, queremos hacer una aclaración previa respecto de una serie de agravios tanto personales hacia la figura de nuestro presidente como institucionales hacia nuestra empresa que preferimos no responder, en la medida en que son realizados por personas que no representan ni a la empresa Coetc ni a sus trabajadores. Serán otros los ámbitos donde se resolverán esos dichos.

En cuanto a nuestra visión del cierre de Raincoop, en el correr del año 2015 las autoridades departamentales conformaron un grupo de trabajo para resolver la difícil situación de la cooperativa. Cutcsa no fue convocada a dicho ámbito y durante todo ese largo proceso nos mantuvimos al margen, dando el espacio suficiente para que las autoridades encontraran una solución genuina a la difícil situación que estaba afrontando esta empresa colega.

Nuestro aporte, realizado en el segundo semestre del año 2015 a través de declaraciones de nuestro presidente, y a pedido de un grupo de cooperativistas de Raincoop, fue proponer un régimen de administración de la empresa como forma de mantener la identidad de la cooperativa y contribuir a subsanar sus problemas de gestión.

Dicha propuesta no fue recogida por ninguno de los actores que participaban en la solución del problema, por lo que fue retirada antes de fin de año. Luego ocurrió el proceso de gerenciamiento de la cooperativa, que terminó agravando aún más su delicada situación.

Entrado el año 2016, y frente a la caída del orden del 5% y 6% en la venta de boletos que se venía registrando, propusimos al señor intendente que las empresas de transporte nos hiciéramos cargo de los recorridos de Raincoop, absorbiéramos en forma paulatina a todo su personal, sin incrementar los permisos con los que contábamos. Esa reducción de permisos permitiría lograr un abaratamiento en el precio del boleto del orden de los $ 2. Tampoco fue de recibo dicha propuesta.

En mayo de dicho año, planteamos a las autoridades hacernos cargo de la atención de algunos recorridos que tienen un trazado similar a recorridos nuestros, y absorber cien puestos de trabajo sin incrementar los permisos de Cutcsa, lo que generaría un ahorro para el sistema de $ 0,91 por boleto. Tampoco fue aceptada nuestra propuesta.

Finalmente, y como consecuencia del sorpresivo desinterés de Comesa en participar de la operación, el señor intendente solicita nuestro apoyo para absorber 41 de los 121 permisos urbanos, haciéndonos cargo de la atención de los recorridos: 14, 77, 21, L20, L21 y D10, e integrando a 127 personas de la plantilla de trabajadores de la cooperativa.

Cutcsa aceptó participar sobre la base de incorporar a las personas que voluntariamente manifestaran su voluntad de ingresar a Cutcsa como dependientes.

A partir de ese momento pasamos a integrar la Comisión de Seguimiento y, a la fecha, podemos afirmar que, a pesar de no haber puesto en funcionamiento 10 de los 41 permisos asignados a nuestra empresa, ya hemos absorbido los 127 trabajadores comprometidos.

Queremos aclarar ante los miembros de esta Comisión parlamentaria que Cutcsa se mantuvo al margen durante todo el proceso previo. Las propuestas que se realizaron en los últimos meses previos al cierre fueron hechas con el fin de atender los pedidos de más de un centenar de cooperativistas de Raincoop que manifestaron su interés de ingresar a nuestra empresa.

Por ello, rechazamos cualquier expresión que nos haya atribuido intenciones de quedarnos con la cooperativa y de intentar monopolizar el transporte de la ciudad de Montevideo.

El segundo tema refiere a la situación actual del transporte colectivo de pasajeros. Tengo aquí siete cuadros que paso a distribuir.

Luego de una caída de un tercio del mercado registrada hasta el año 2003, comenzó una reactivación del sector a partir del año 2004, que se aceleró a fines de 2006 con la creación del fideicomiso del boleto o fideicomiso del gasoil y se fortaleció nuevamente a fines de 2007 con el subsidio al boleto creado por la Ley Nº 18.180.

La inclusión de los estudiantes gratuitos dio un nuevo empuje en el año 2012, pero no pudo disimular la caída constante en la cantidad de viajes que desde 2009 venía ocurriendo a tasas del orden del 2%.

En el año 2016, y en lo que va del 2017, se muestra una caída muy importante en la venta de boletos del orden del 4% o 5%, vinculada al menor ingreso de las familias, cambios en el hábito de movilidad de la población y agravada por el efecto de elasticidad al precio de los últimos aumentos.

En este último período, el mercado de boletos homogéneos se acerca al medido en boletos cortados por la diferenciación de tarifas con pago electrónico, lo que también provoca una transferencia de boletos comunes a boletos de una hora con un solo tramo, haciendo caer la cantidad de viajes por boleto de una hora.

En estas gráficas que les distribuí tienen representados en las líneas de distinto color lo que es la evolución del mercado de boletos y de cantidad de viajes.

La línea negra representa a los boletos cortados, o sea, a cada pasajero que sube. Independientemente del precio que paga, se contabiliza como uno.

Siguiendo la línea negra, pueden apreciar que tiene una caída importante que viene inclusive de antes del año 2000; hace un pico en el 2003 y luego comienza una recuperación en el año 2004, acompañando también la recuperación del país luego de la crisis financiera del año 2002. Ese crecimiento es sostenido hasta el año 2009 y después, por las razones que mencioné se trabajó fuerte en el precio del boleto; apareció el fideicomiso del gasoil, después hubo un subsidio explícito a todos los clientes de las empresas transportistas , en el servicio nuestro hay una cierta elasticidad en el comportamiento de los aumentos y de las rebajas de precio que lo que hace es estimular o desestimular el uso del transporte colectivo.

En el 2009 hay un punto de inflexión y comienza una lenta caída en el nivel de actividad en el sector. Nosotros eso ya lo anunciamos a partir de ese momento. Después, en el año 2012 se extienden los beneficios del estudiante gratuito a nivel nacional, y toda una cantidad de pasajeros que no pagaban boletos y que no eran subsidiados pasaron a tener un subsidio, lo que genera un crecimiento que ustedes pueden notar en la línea negra y que prácticamente se extiende durante un año, a medida que se fueron incorporando, mes a mes, esos boletos de estudiantes que antes eran sin cargo.

La tendencia en los cambios de movilidad terminan por imponerse y muestran a partir del año 2014, 2015, 2016 y lo que va de 2017 esa pendiente decreciente.

La línea roja que ustedes ven que acompaña en mayor o menor medida la línea negra es lo que nosotros llamamos los boletos homogéneos; significa convertir cada boleto según su tarifa al equivalente al boleto común. Por ejemplo, si un boleto local vale la mitad que un boleto común, dos boletos locales equivalen a un boleto homogéneo. Haciendo ese cálculo todos los meses vemos cómo evoluciona la venta de boletos homogéneos, equivalentes al precio del boleto común. En el último tramo del período de esta gráfica, la línea roja se acerca a la línea negra. En la medida en que se está aumentando la cantidad de viajes que se hacen a través de la tarjeta STM y la tarjeta STM no emite boletos comunes, sino de una hora hay muchos boletos de una hora que pasan a ser de un tramo y eso cambia un poco ese índice de medición.

Las conclusiones son las mismas que mencioné respecto de la gráfica de boletos cortados.

La línea amarilla, que está sensiblemente por encima de estas dos gráficas, representa a la cantidad de viajes atendidos. En Montevideo siempre hubo lo que antes se llamaba boleto combinación, que después pasó a ser boleto de transbordo y últimamente le denominamos boleto de una hora y boleto de dos horas. Se trata de boletos multiviajes, o sea que el cliente tiene la posibilidad de viajar más de una vez, y unir dos o hasta tres tramos en el caso del boleto de una hora. Acá lo que hacemos es medir la cantidad de tramos, la cantidad de viajes. Tanto el boleto de una hora como el de dos horas fueron muy bien recibidos por la gente, porque antes, para unir un origen y un destino, tenían que pagar dos boletos. Con la creación de este boleto se les abarató a muchos clientes del sistema el gasto de transporte, porque, como ustedes saben, el boleto de una hora tiene el mismo precio que el boleto común. Entonces, eso también contribuyó a lo que fue esa revitalización del nivel de actividad que ocurrió desde el 2004 en adelante.

Inclusive, entre los años 2008 y 2016 se distancia bastante la gráfica amarilla de la negra, o sea que realmente es un boleto que ha ido creciendo y se ha ido estimulando.

Pero en estos dos últimos años, de 2015 para acá, la cantidad de viajes no escapa a la situación que está viviendo el sector; realmente, la gente está viajando menos en el transporte.

Después voy a hacer algún comentario sobre los motivos que entendemos que están incidiendo en ese cambio de hábito.

La línea celeste representa la evolución del precio del boleto común, es decir, de la tarifa pagada en dinero. Para ver a qué valores corresponde tenemos que referirnos al eje de la derecha. Hasta ahora lo que era la venta de boletos la medimos con el eje de la izquierda y está expresada en millones de boletos. Ustedes ven que es una gráfica que va desde los 220.000.000 de boletos en el año 2004; hasta que tuvimos 360.000.000 viajes en el año 2014.

En cambio, para analizar la línea celeste o azul y verde tenemos que guiarnos por el eje de la derecha, donde está el precio expresado en pesos uruguayos. La línea celeste representa los efectos que hubo en el precio del boleto en el año 2006, cuando se crea el fideicomiso del gasoil que empieza a bajar en valores nominales y que sigue bajando en el año 2008 con el subsidio al que hice referencia. Luego, lentamente, lo que va haciendo es recoger los efectos de la inflación. Estos son precios nominales; no son ajustados por inflación para ver si el precio del boleto subió por arriba o por debajo de la inflación.

La línea verde lo que hace es calcular el precio promedio. Como hay tarifas que varían en distinta proporción, calculamos qué costo tiene cada viaje promedio. A la fecha, cuando el boleto común está en $ 33 ven que está en el tramo $ 30 y $ 35 el boleto promedio que pagan los montevideanos está entre $ 20 y $30; está poco más de $ 25. ¿Esto por qué es? Porque hay una cantidad de clientes que viajan gratis, como por ejemplo los estudiantes. Hay clientes que tienen los viajes subsidiados como son los jubilados y otra categoría de estudiantes no comprendidos dentro del subsidio del Gobierno nacional y los que hacen viajes cortos, que llamamos boletos locales, que también tienen un precio sensiblemente menor.

El precio promedio de un viaje en Montevideo anda en el orden de los $25. Esa es la explicación de esas dos líneas.

SEÑOR REUTOR (Carlos). No me quedó claro en cuál de las gráficas están contempladas las combinaciones metropolitanas.

SEÑOR BARCIA (Fernando). En la gráfica que acabamos de mostrar estamos representando la realidad del departamento de Montevideo, el transporte urbano, que es el que está bajo la jurisdicción de la Intendencia de Montevideo. Es cierto que, hoy, las cuatro empresas urbanas también prestamos servicios suburbanos. En estas gráficas no tengo esos datos porque circunscribí nuestra presentación a la realidad de Montevideo.

Agregar la realidad de los servicios suburbanos implica entrar en otros temas, que me pareció que no fueron abordados en las reuniones anteriores.

SEÑOR REUTOR (Carlos). Es entendible lo que plantea la delegación. Lo que pregunto es lo siguiente. En la gráfica que nos mostraron se hace referencia a los viajes atendidos y a los boletos cortados. Imagino que

dentro de los viajes atendidos puede estar contemplada la incidencia del boleto metropolitano; no me refiero al boleto suburbano que vende la empresa. Lo que pregunto no tiene nada que ver con los boletos suburbanos vendidos; solo quiero saber si dentro de la estadística que se nos mostró está el porcentaje que se cobra por las combinaciones de boleto metropolitano.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Tiene razón el señor diputado Reutor. El tramo urbano de la combinación metropolitana está incluido dentro del boleto común.

El segundo cuadro que presentamos busca mostrar el nivel de caída que se está registrando en la venta de boletos en estos últimos dos años. En el cuadro se puede apreciar la cantidad de meses, desde enero de 2016 hasta junio de 2017; se expresa la cantidad de boletos cortados por mes, detallando la venta mensual y lo que llamamos el año móvil, es decir, los últimos doce meses, cerrados al mes que estamos analizando. Estos datos son los que están en la primera gráfica de la que hice entrega. Después, se detalla la diferencia mensual de boletos respecto del mes anterior y el porcentaje de variación respecto del mes anterior. Luego, se indica la variación del año móvil y la diferencia de esa variación, en porcentajes. A continuación se expresa el equivalente en boletos comunes de cada mes y el año móvil, medido en boletos comunes en cada uno de esos meses, con su correspondiente variación en cantidad de boletos y en porcentaje.

Sobre la parte inferior de ese cuadro se muestra un resumen de cuál es la situación generada al mes de junio de 2017, en comparación con el mes de junio de 2016, para ver cuál es la caída en el último año. Allí se podrá advertir que los boletos cortados bajaron un 4,04%; el equivalente a boletos comunes bajó un 4,39%, y los viajes atendidos bajaron un 6,43%, en parte, por esa explicación que di en el sentido de que el aumento de la cantidad de uso de tarjetas STM lleva a que se computen como boletos de una hora, que son multitramo, y no como boleto común. Después, se muestran datos sobre el primer semestre del año 2017 comparados con el primer semestre del año 2016, que confirman que el nivel de caída en la venta de boletos en este año, 2017, está en el orden del 4% o 4,5%. O sea que el año móvil, cerrado a junio de 2017, muestra un total de 267.100.000 de boletos cortados, que equivalen a 263.400.000 de boletos comunes y 319.500.000 de viajes atendidos.

El tercer cuadro que presentamos muestra la participación de cada una de las empresas que quedamos atendiendo el servicio de transporte metropolitano, en función de la cantidad de boletos que se expenden en Montevideo. En las filas están UCOT, Coetc, Comesa y Cutcsa, y figura la participación que tenemos cada una de las cuatro empresas en el boleto común, en el boleto de una hora, en el boleto de dos horas, en los boletos locales, en el boleto céntrico, en el boleto diferencial, la participación global a nivel de boletos en lo que refiere a Cutcsa, la participación es del 65,32% del mercado, medido en boletos , el nivel de recaudación en el caso de Cutcsa, tenemos un 65,22% , y el precio promedio, porque si una empresa atiende recorridos locales, que son más baratos, en mayor proporción que otra, le tira abajo el precio promedio, o si hay una empresa que tiene un recorrido diferencial, que es un boleto más caro, en mayor proporción que su participación en el resto del mercado, va a tener un precio promedio más alto. Entonces, el precio promedio del sistema es, en el mes de mayo de 2017, de 31,58%; para Cutcsa, es de 31,53%, o sea, muy cerca del promedio. Es cierto que nosotros construimos gran parte del promedio; Coetc y UCOT están alineados al promedio general y al nuestro, pero Comesa está cobrando un boleto promedio de 70 centésimos por encima del promedio, porque está en 32,30%.

Después, figura la participación de cada una de las empresas medida en cantidad de permisos, de ómnibus. En Montevideo, lo que se asignan son permisos de explotación, y cada permiso es un ómnibus. Nosotros tenemos 1.017 ómnibus de un total de 1.495; o sea, tenemos el 68,03% de la cantidad de ómnibus. Recaudamos el 65,22% del dinero y vendemos el 65,32% de los boletos.

El cuadro que figura debajo contiene exactamente la misma información, pero referida al mes de junio de 2017.

En cuanto al impacto de la incorporación de los servicios de Raincoop, en nuestro caso, son líneas que tenían competencia directa con nuestros recorridos. El recorrido de la línea 21, de Raincoop, tenía mucha similitud con el recorrido de la línea 64, de Cutcsa; el recorrido de la línea 77, de Raincoop, con el de las líneas 105 y 109, de Cutcsa; el recorrido de la línea 14, de Raincoop, con el de las líneas 116 y 104, de Cutcsa. Durante el período de tiempo en que se deterioró la situación de la cooperativa, nuestra oferta fue ajustándose a la falta de estos servicios. Por eso, el impacto en nuestra participación del mercado fue más notorio cuando se incorporaron los permisos de Coetc y UCOT, dado que eso les permitió competir en forma directa con

nosotros en los corredores que estaban mal atendidos. ¿Qué quiero decir con esto? Cuando la Intendencia nos asigna cuarenta y un permisos de Raincoop, gran parte de esos recorridos eran los que más se superponían con los recorridos de Cutcsa. Nosotros aceptamos esa propuesta, por más que nos iba a hacer disminuir la productividad de nuestro recorrido, porque lo que íbamos a hacer era tratar de optimizar la frecuencia en esos recorridos, pero no nos iba a aportar mayor cantidad de boletos. Eso lo sabíamos, y aceptamos esa decisión de la Intendencia.

En el cuadro que acabamos de distribuir, se puede apreciar que hay cinco colores todavía estaba reflejada Raincoop : el color azul representa la gráfica de Raincoop; en amarillo, UCOT; en verde, Comesa; en negro, Cutcsa; en rojo, Coetc. Como se podrá apreciar, en el caso de Raincoop, desde julio de 2016 no participa en la gráfica, porque fue la fecha en que dejó de prestar el servicio. En la gráfica figuran dos líneas de cada color: una continua y otra punteada. La línea continua grafica la recaudación y la punteada, los kilómetros. Estos datos los obtenemos de la información que brinda el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la distribución del fideicomiso del gasoil; o sea que son públicos para todas las empresas de transporte. De ahí sacamos esta información.

Si comparamos la participación en kilómetros y en recaudación, puede apreciarse que nuestra empresa ha equilibrado su participación en la oferta y demanda; en tanto, Coetc muestra un desequilibrio desfavorable, en contrario con lo que sucede con UCOT y Comesa. Los kilómetros agregados por las cooperativas para cubrir los servicios de Raincoop asignados no tienen una productividad superior al promedio. ¿Qué queremos decir con esto? Aquí lo que estamos graficando es la participación de cada una de las empresas, ya sea en kilómetros como en recaudación. Uno puede asimilar que la recaudación son los ingresos de las empresas y los kilómetros representan los costos de las empresas. Como se puede advertir, en el caso de Cutcsa, sobre el final de esta ecuación, la gráfica de la recaudación la línea continua y la gráfica de los kilómetros la línea punteada están muy cerca una de la otra. Esto se debe a que nosotros hemos tomado ciertas medidas de contención de costos, ajustando las redes de horarios para tratar de adaptarnos rápidamente a la caída del mercado. Si ven la situación de Comesa y de UCOT, pueden advertir que ellos tienen una mayor productividad, como ha sido tradicionalmente. Tuvieron una mayor participación en la recaudación que la participación en los kilómetros. Cada kilómetro les da una productividad mayor; eso es histórico. Sucede por la conformación de sus recorridos. En el caso de Coetc, esa situación estaba muy equilibrada en el pasado, pero siempre con un sesgo de tener más kilómetros que recaudación, y en estos últimos tres años diría esa situación se ha agravado: están teniendo una mayor participación en los kilómetros que en los ingresos. Es algo que nosotros advertimos de esta información que tenemos todas las empresas.

Cuando se nos pide opinión sobre cuál es la situación del transporte, no podemos dejar de abordar la evaluación de la calidad del servicio que prestamos. En lo que respecta a cuáles son los aspectos más importantes que la gente requiere del transporte público y cuál es el grado de satisfacción que los clientes de Cutcsa muestran, queremos informar que nuestra empresa contrata, desde el año 2010, a la empresa de investigación de mercado Massonier, que realiza anualmente un monitor de imagen. Entonces, todos los años, desde el año 2010, elaboramos un cuestionario y se hace una encuesta es un estudio cuantitativo , preguntando a equis cantidad de ciudadanos del área metropolitana sobre distintos aspectos para medir el grado de satisfacción, para saber cuáles son los requerimientos que la sociedad tiene de un servicio de transporte y de Cutcsa en particular.

Según el último estudio realizado en el año 2016, los tres aspectos más importantes que debe reunir el servicio de una compañía de transporte para los clientes del STM son los que mostramos en la gráfica. Como se puede apreciar, el 59% de la gente reclama frecuencias. Aclaro que esto no suma cien porque pedimos a la gente que dijera los tres o cuatro elementos más importantes. Entonces, vamos graficando en orden de importancia las frecuencias en las respuestas. El 59% de las personas reclama por las frecuencias; el 55,8%, por la limpieza y el mantenimiento; el 54%, por amabilidad del personal; el 42%, por el cumplimiento del horario; el 31%, por coches más cómodos; el 15,8%, por mejores precios; el 10,6%, por rapidez, y menos del 6% tiene otros requerimientos. Esta encuesta fue hecha consultando qué se quería del sistema de transporte metropolitano.

Ahora, voy a compartir con ustedes una gráfica que muestra la satisfacción de los clientes de Cutcsa. Allí se puede advertir que el 39,8% está muy satisfecho; el 15,9% satisfecho; 28,9% ni satisfecho ni insatisfecho; el 10,7% insatisfecho; el 4,4% muy insatisfecho, y el 0,3% no sabe o no contesta. O sea que en lo que respecta a la satisfacción de los clientes de Cutcsa, el estudio realizado el pasado año 2016 muestra que un 15,1%

manifiesta estar insatisfecho o muy insatisfecho, mientras que un 55,7% se siente satisfecho o muy satisfecho por el servicio que se brinda. El saldo entre los clientes satisfechos y los clientes insatisfechos da un positivo de 40,6%.

Ahora voy a distribuir otro cuadro que muestra la evolución de este indicador que acabo de comentar, en cada uno de los siete años en los que hemos hecho siempre las mismas preguntas. Nosotros no queremos quedarnos con la fotografía de cada año, sino ir construyendo una película. Para eso, es importante hacer siempre la misma pregunta, de la misma forma, porque según cómo uno haga una pregunta en una encuesta es el resultado que tiene.

En esa gráfica se muestra, desde el año 2010 al año 2016, cómo ha ido evolucionando el grado de satisfacción de los clientes de nuestra empresa.

Por más que se nota en los últimos dos años un leve desmejoramiento en los índices de satisfacción, consideramos que la calidad del servicio que se presta es muy aceptable. El deterioro en las condiciones del tránsito impacta en la calidad del servicio que brindamos por su efecto en el aumento en los tiempos de viaje. A su vez, debe tenerse presente que el transporte colectivo de pasajeros tiene una alta exposición al público. Siempre pongo un ejemplo: si consideramos que una empresa de cien trabajadores tiene noventa y nueve que son excelentes y uno que es regular o deficiente, todos diríamos que esa empresa tiene un gran capital humano. Extrapolar esa situación a Cutcsa implicaría que si un 1% de nuestro personal no hiciera bien su trabajo, generaría seis mil problemas al día, pues interactuamos con seiscientos mil clientes en cada jornada. O sea, somos un servicio que tiene mucha exposición. Entonces, continuamente nos estamos preocupando por capacitar a nuestra gente, y estamos muy atentos a su forma de actuar, así como también a los requerimientos de los clientes que, en la medida de las posibilidades, tratamos de atender. La información que compartí sobre el aumento del parque automotor nos hace cada vez ser más lentos porque competimos por el mismo espacio de la vía pública cada vez con más vehículos. Ese es uno de los factores que deteriora mucho la calidad del servicio que prestamos.

El tercer tema que se abordó en esta Comisión es el plan de reestructura de la Intendencia.

Como forma de revertir la situación actual las autoridades del transporte de la Intendencia de Montevideo vienen llevando a cabo un plan de reestructura con la participación de las empresas operadoras, los trabajadores, representantes de la Junta Departamental de Montevideo y la Defensoría del Vecino.

Se definió un plan de acción que contiene una serie de medidas tendientes a reducir costos del servicio y otras que procuran mejorar la calidad del servicio que se presta.

Muchas de estas medidas se están analizando en éste ámbito multipartito denominado Grupo Consultivo del Transporte, que funciona bajo la coordinación del Departamento de Movilidad de la Intendencia de Montevideo.

En este ámbito estamos considerando medidas que tienen que ver fundamentalmente con la mejora de la calidad del servicio: definición de la tipología de las unidades del futuro, plan de limpieza y mantenimiento de la flota, regulación del uso indebido de la radio, regulación de los vendedores ambulantes y artistas callejeros en los buses, plan de capacitación del personal en manejo de conflictos, accesibilidad, sistema unificado de atención al cliente, instalación de servicios semidirectos.

En lo que respecta a la implementación de medidas para la reducción de costos, ya se ha puesto en funcionamiento una racionalización de horas de trabajo fuera de las horas pico que permitió una reducción de $ 2 en la tarifa que se cobra a través de la tarjeta STM, y se están revisando los costos salariales que impactan en la paramétrica de cálculo del precio del boleto. Además, la Intendencia nos propone un plan para reducir los costos salariales en un horizonte de siete años, el cual estamos negociando con los trabajadores.

Hay que tener presente que dentro de la estructura de costos del sistema más del 70% de los ingresos es masa salarial. Ese es uno de los rubros que necesariamente tenemos que abordar en este plan de reestructura.

El incremento del parque automotor, el trabajo desde el hogar, la extensión de los servicios de las redes de cobranza, la penetración de la televisión como entretenimiento, la comunicación y los servicios a través de

celulares y la facilitación de los pagos y trámites por Internet vienen generando cambios de hábito que impactan en la movilidad de los habitantes.

Por ello somos conscientes de que debemos encontrar las medidas que permitan adecuar las estructuras de las empresas a la nueva realidad que el mercado nos impone. Difícilmente se puedan recuperar los boletos que se vendían años atrás, pues los estudios nos muestran que la pérdida de boletos se debe a razones estructurales y no tanto coyunturales, como fue en la crisis del año 2002.

Gran parte de la caída que vieron en la gráfica que les mostraba hasta el año 2002 era coyuntural, generada por toda la situación que se vivía en el país previo a la crisis de 2002.

La realidad hoy es diferente. Estamos viendo cambios de hábitos en la sociedad que llevan a que la gente se tenga que movilizar menos y se mueva más por otros medios de transporte. Por eso el incremento del parque automotor.

Esto con respecto a las medidas sobre el plan de reestructura. Estamos en plena discusión, análisis y negociación. Algunas medidas ya se han tomado, como por ejemplo bajar los precios en el boleto a través de la recarga como consecuencia de esta reducción de horas. Estamos trabajando en varios frentes para mejorar la calidad del servicio y optimizar la estructura de costo para evitar incrementos en el precio del boleto por arriba de lo que la gente puede pagar.

Otro tema que se abordó en esta Comisión fue el régimen tributario de las empresas de transporte.

La Intendencia encargó a la consultora CPA Ferrere un análisis de la carga fiscal que soportan las empresas de transporte urbano de pasajeros. Este informe se emitió con fecha mayo del 2017 y nos fue remitida una copia a todas las empresas para nuestro conocimiento.

No es la primera vez que se solicita un estudio de estas características. Hace un par de años, la consultora KPMG, con recursos del Fondes, realizó un análisis similar arribando a las mismas conclusiones que el estudio solicitado a CPA Ferrere.

Hemos solicitado autorización a la Intendencia, que es la que encargó este trabajo, para poder hacer los comentarios que son del caso ante esta Comisión.

El análisis comprende las cargas fiscales obligatorias de las empresas ante los distintos organismos reguladores DGI, BPS y BSE , aquellas obligatorias que surgen de convenios salariales fondos sociales de vivienda y fondos mutuales y otras cargas que surgen de acuerdos privados entre las partes, es decir, entre empresas y trabajadores.

También analiza por separado lo que son cargas que deben soportar las empresas cargas patronales y las cargas que son de costo del trabajador en sentido amplio, aportes personales.

Las conclusiones finales que presenta dicho estudio las podemos resumir en lo siguiente: 1) El estudio confirma que las empresas organizadas bajo la figura de sociedades anónimas administradoras de sociedades personales tienen un régimen tributario y de aportación a la seguridad social amparado por las normas vigentes, lo que demuestra la falsedad de las afirmaciones realizadas en distintos ámbitos sobre la evasión que dichos regímenes generan.

2) Existen diferencias importantes entre los socios cooperativistas y los socios de las sociedades personales vinculadas con sociedades administradoras anónimas en materia de: a) aportes a la seguridad social; b) prestaciones de pasividad cuando cesan su actividad jubilación ; c) prestaciones del seguro de salud Fonasa ; d) prestaciones del seguro de desempleo.

No solo hay que ver las diferencias de aportación, sino también la diferencia en los beneficios que el sistema de seguridad social da a cada uno de estos grupos.

3) También se dan diferencias en el seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales debido a que los propietarios no están comprendidos en esta póliza y a que la siniestralidad en Cutcsa es mucho menor a la de las demás empresas del sector.

Esto en gran medida es porque nosotros tenemos toda una política activa para prevenir los accidentes laborales; tenemos un servicio médico y una cantidad de talleres y actividades relacionadas con mejorar la higiene laboral y prevenir los accidentes laborales. Eso impacta en la cantidad de casos de accidentes laborales que presentamos al Banco de Seguros del Estado y, por ende, en la prima que el Banco luego nos cobra. Es lógico que si nosotros tenemos una siniestralidad menor tengamos una prima menor. No podemos tener una prima baja y descuidar la siniestralidad.

4) En lo que refiere a la cantidad de funcionarios por coche, a excepción de Comesa, que no tiene guardas, las demás empresas estamos en línea con lo que establece la paramétrica de cálculo del boleto.

5) Con referencia a las cargas fiscales patronales o sea las que soportan las empresas, las que son de cargo de la paramétrica del cálculo del boleto, es decir, las que tienen que ver con el precio del boleto , Cutcsa junto con Coect somos las que tenemos un menor costo por coche. Pero Cutcsa y Coect estamos muy cerca una de la otra; ahí no hay diferencia. Después viene Ucot, con un escalón un poco más alto en el nivel de costo, siendo Comesa, sorpresivamente, la que tiene un costo de aportes patronales más alto.

6) En lo que respecta a las cargas fiscales personales, que no son las que impactan en el precio del boleto sino en el líquido de cada trabajador y, por ende, en los beneficios que recibe del sistema de seguridad social, entre otros, hay diferencias. Comesa es la que registra menor costo. Después sigue Cutcsa y a continuación Coetc y Ucot, como era de esperar por el régimen que tiene el sistema cooperativo. Las diferencias por este concepto están directamente relacionadas con menores contraprestaciones del sistema de seguridad social.

Los resultados de esta consultoría no nos sorprendieron. Queda claro, una vez más, que el sistema tributario que tenemos las empresas del sector está dentro de la normativa vigente. No podía ser de otra manera, pues de lo contrario no hubiéramos pasado los controles de las auditorías externas a las que estamos sometidos desde la década del 90. A nosotros nos audita PWC desde el año 1990. Sería insostenible que PWC avalara nuestros estados contables sabiendo que dentro de ellos hay informalidad, ilegalidad o no cumplimiento de alguna norma.

El régimen fiscal de las sociedades personales vinculadas con las administradoras como Cutcsa o Comesa viene de sus orígenes. Tampoco es que lo hayamos creado a medida, teniendo en cuenta el sistema normativo actual. No; muchas están desde 1937 funcionando y el modelo de negocio nuestro, no solo desde el punto de vista societario sino laboral, de la seguridad social y de tributación fiscal, viene desde nuestros orígenes. Hemos ido adecuándonos a los cambios normativos que tuvo el Uruguay en estos últimos ochenta años, pero queremos resaltar que no es algo que hayamos acomodado ahora porque es más económico desde el punto de vista fiscal. No es algo nuevo, y es el mismo régimen que tienen la gran mayoría de las pequeñas y medianas empresas que conforman más del 90% del empresariado nacional. Pretender un cambio en este régimen impactará en decenas de miles de empresas del país.

El régimen que tenemos en Cutcsa es el mismo que tiene el quiosco de la esquina, el almacén o el supermercado. El 90% de las empresas en el Uruguay son pequeñas y medianas empresas. Gran parte de ellas tiene el mismo régimen fiscal que tenemos nosotros.

Por otro lado, si el 80% del sistema de transporte urbano llámese Cutcsa, Comesa tiene un régimen que se percibe más beneficioso, ¿es mejor transformar ese 80%, perjudicando el resultado, o será más conveniente transformar el 20% en algo mejor?

En esas reuniones se habló de autorizar un régimen ficto de aportación para las cooperativas de transporte. De nuestra parte no tenemos objeción con dicho planteo.

Otro punto que se abordó en las sesiones anteriores tiene que ver con el monopolio en el transporte de Montevideo.

Voy a compartir con ustedes un gráfico que lo que hace es mostrar la participación histórica de Cutcsa en el mercado urbano desde 1933, es decir, desde antes de su existencia. Ustedes saben que en realidad Cutcsa nace en 1937, unificando a todos los emprendedores individuales del transporte en ese momento junto con las compañías de tranvía inglesa y alemana.

Desde 1933 que es cuando tenemos datos estadísticos hasta el 2016, Cutcsa siempre tuvo el 62,45% del mercado. Yo les mostré la participación que tenemos hoy y estos últimos años

Como puede apreciarse, el promedio de participación durante todos estos años fue de 62,45%, por lo que no puede sostenerse la afirmación de que Cutcsa tiene el monopolio del transporte. Por el contrario, es correcto afirmar que en el largo plazo siempre tuvo una posición dominante que rondó entre el 60% y el 65% del mercado.

Las declaraciones de nuestro presidente Juan Salgado a que se refieren algunos cooperativistas ante la Comisión parlamentaria surgen como respuesta a los agravios continuos que recibimos, en los que se nos responsabiliza de todos los males de las empresas colegas.

La verdad es que Cutcsa no está en contra del sistema cooperativo. De hecho, la empresa se inició como Cooperativa Uruguaya de Transportes Colectivos Sociedad Anónima, en el año 1937. Luego debió modificar su nombre y cambió el término “Cooperativa” por el de “Compañía”, pero mantiene aún hoy mucho del sistema cooperativo: distribución de los ingresos por hora trabajada, régimen de renovación de flota, fondos de carácter social, etcétera. Tenemos muchas herramientas internas que tienen que ver con el concepto del sistema cooperativo. Cutcsa no busca el quiebre de las otras empresas del sector. Por el contrario, nos preocupa la debilidad que han tenido estas empresas en los últimos años y que han llevado a la desaparición de varias de ellas. Quizás, el fortalecimiento de las empresas menores se pueda lograr por la vía de su unificación pero, en todo caso, es una decisión que les corresponde a ellas tomar.

Cada vez que notamos alguna situación de debilidad en el sistema lo comunicamos a las autoridades. Hoy, por ejemplo, estoy compartiendo información con ustedes donde se muestran ciertas debilidades dentro del sistema que nos preocupan. Cutcsa no se imagina un escenario donde caiga otra empresa dentro del sistema. No queremos el monopolio; no somos una empresa que nos interesa tener mayor participación de la que tenemos.

Cutcsa no está de acuerdo con el monopolio en el transporte de pasajeros. Participamos del sector como empresa desde el año 1937 y, con las empresas antecesoras, desde la década de 1920. Este año estamos cumpliendo ochenta años. Hemos convivido con las empresas extranjeras alemanas e inglesas , con el sistema de transporte estatal Amdet y con otras empresas particulares. Somos partidarios de un servicio público regulado, con reglas claras, con controles que aseguren la calidad del servicio y con eficiencia en los operadores que prestan el servicio.

Voy a hacer un breve comentario sobre algunas alusiones que se hicieron en cuanto al funcionamiento de los servicios diferenciales y servicios suburbanos.

Cutcsa está organizada en varios agrupamientos llamados “líneas”, donde cada una atiende un grupo de recorridos y cuenta para ello con una cantidad de ómnibus. O sea que cada ómnibus está asignado a una línea y, al pertenecer a ella, atiende una serie fija de recorridos.

Este criterio de carácter general también es aplicable a los coches que están afectados a la línea inter diferenciales. Como los recorridos suburbanos y los diferenciales utilizan el mismo padrón de vehículo, están agrupados en una misma línea.

Por esta razón, que permite atender en forma más eficiente los servicios asignados a esos recorridos, es que los vehículos asignados a la línea inter diferenciales rotan entre ellos.

Este sistema de trabajo es admitido tanto por las autoridades departamentales como por las del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. O sea que no consideramos que haya ahí una irregularidad o una ilegalidad.

El último tema al que quiero referirme es al del fideicomiso del gasoil, que recurrentemente ha estado en esta Comisión y en otros organismos.

En la Comisión se han hecho manifestaciones a favor de ampliar el fideicomiso del gasoil, incorporando a las naftas como forma de aumentar los recursos para el sistema de transporte.

Nosotros no vemos que la sociedad esté dispuesta, con el fin de subsidiar más al sistema de transporte, a incorporar a las naftas como fuente de recaudación del fideicomiso del gasoil. Sí vemos positivo que se incorpore a las naftas como fuente de financiamiento del fideicomiso del gasoil, bajando en la misma proporción lo que aporta el propio gasoil al fideicomiso, en beneficio del transporte de carga, la industria y el agro. Entonces, en lugar de que el fideicomiso del gasoil lo financiemos todos los que aportamos a la matriz del gasoil que pase a ser financiado por el transporte individual, en línea con la tendencia internacional de estimular el uso del transporte colectivo y no el individual.

También se hizo referencia al funcionamiento del fideicomiso del gasoil. No voy a leer el informe por cuestiones de tiempo, pero me gustaría que constara en la versión taquigráfica la recopilación que hago de toda la evolución que tuvo el sistema normativo, donde se puede ver que lo que hubo fue una preocupación desde el principio por parte de las autoridades de que el fideicomiso del gasoil fuera una herramienta efectiva para tratar de generar una eficiencia en el uso del combustible. Por eso se fueron incorporando topes, bajando tolerancias y creando incentivos, con el cuidado de que en ningún momento los incentivos fueran a tener una magnitud tal que fuera con fin de mejorar a una empresa en perjuicio de otra. Quiero dejar bien claro ese aspecto. Se fueron ajustando esos topes.

La última norma es del año 2012, que bajó la flexibilidad del 7% al 2,5%. O sea que desde la creación del fideicomiso del boleto, en el año 2006, y durante un proceso de más de seis años, se ha advertido a las empresas de transporte que este instrumento debía generar acciones tendientes a reducir el consumo. De lo contrario, en forma gradual, las empresas que no lo hicieran dejarían de percibir el reintegro por el combustible que consumen en exceso. Es decir que todas las empresas teníamos las reglas claras desde el principio. Ahora, si después de que se creó el fideicomiso del gasoil hay empresas que no han adoptado políticas activas para tratar de generar mejores rendimientos o han seguido comprando coches que tienen consumos mayores, es responsabilidad de cada uno. En el caso de Cutcsa, nosotros tenemos una gran cantidad de instrumentos orientados a generar menor consumo de gasoil; invertimos anualmente más de US$ 200.000 en la compra de un aditivo que reduce el 3,5% el consumo del gasoil, y el gran beneficiario de ello es el fideicomiso del gasoil, porque no nos paga ese 3,5% de litros de gasoil que ahorramos. Pero nos cuesta US$ 200.000 por año, y somos la única empresa que usa estos aditivos.

Tenemos una escuela de conducción por la que pasan todos los nuevos conductores y los que registran altos consumos. Tenemos información por ómnibus: premiamos a los que menos consumen, castigamos a los que más consumen; compramos ómnibus con motores de menor mantenimiento.

Para finalizar, decimos que es falso que a Cutcsa le pagan un fideicomiso mayor.

El cuadro que estamos entregando lo que hace es demostrar que Cutcsa es la empresa que menos cobra por kilómetro del fideicomiso de gasoil. Hoy, en una exposición que hizo Felipe Martín en un desayuno de trabajo quedó claro que hay más de doscientas empresas que cobramos el fideicomiso del gasoil. No es un instrumento para Cutcsa y tampoco para ciudad de Montevideo: todo el transporte público nacional, departamental, del interior, suburbano, de corta y mediana distancia, se beneficia con este instrumento. Y mientras Cutcsa cobra $ 10,52 por kilómetro, hay empresas que cobran $ 11,73 por kilómetro. O sea que es mentira que Cutcsa es la que más se beneficia con el fideicomiso del gasoil.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Quiero formular algunas preguntas vinculadas con la exposición que hicieron. Este es un tema que daría para conversar durante varias horas, por la profundidad y por los distintos tópicos que abarca.

Hace un rato se hablaba de la racionalización de los costos y de la incidencia de la masa salarial en el funcionamiento y en el precio del boleto. ¿Consideran que la empresa Cutcsa tiene cantidad de personal adecuado a los ingresos y a las necesidades de la empresa en este momento?

Paralelamente, un tema que ha sido recurrente en la Comisión, que fue planteado por parte de varias empresas que nos visitaron, es el relativo a los guardas. Hemos escuchado declaraciones de jerarcas de la empresa Cutcsa en cuanto a que se genera una relación personal es algo lógico , basada en años y, a veces, en generaciones, por lo que a veces les resulta difícil tomar algunas decisiones, pero también es cierto que el componente salarial suma más del 72% del precio del boleto, por lo que es un ítem a tener en cuenta. Entonces, queremos saber cuál es la posición al respecto.

Asimismo, en los últimos días nos llegó información de que la empresa podría estar incorporando cincuenta guardas. Queremos saber si eso es así.

En otro orden de cosas, nos hablaban recién del fideicomiso del gasoil y nos dieron una información del subsidio por kilómetro. Deseamos saber si tienen las cifras de lo efectivamente percibido en los últimos años por parte de las distintas empresas. ¿Cuentan ustedes con esa información? ¿La tienen aquí o la podrían hacer llegar a la Comisión?

Por otra parte, advertimos que el sistema de transporte de Montevideo fue diseñado, de base, varias décadas atrás; es un sistema pensado para otro Montevideo. Si bien se le han ido haciendo pequeños cambios, no fue modificado en su raíz. Si uno viaja a otras ciudades aquí cerca, en América , ve la integración de distintos modos de transporte. ¿Ustedes estarían dispuestos, como empresa que tiene una participación dominante en el mercado del transporte de Montevideo, a concebir modos de transporte integrados, por ejemplo, con la inclusión de trenes de cercanía? Digo esto apuntando, sobre todo, al tema de la velocidad, que no se ha logrado mejorar e, inclusive, en algunos casos, por la flota creciente de vehículos que hay en Montevideo, ha empeorado. ¿Estarían a favor de concebir modos de transporte integrados, con trenes de cercanía, como es tan común ver en distintas ciudades de América y del mundo?

Asimismo, quiero preguntar qué opinión tienen sobre las reuniones del Sistema de Transporte Metropolitano. Quiero saber si consideran que funciona correctamente, si se reúnen periódicamente y cuál ha sido la última reunión que han tenido.

SEÑOR REUTOR (Carlos). En primer lugar, me sumo a algunas de las palabras que decía la delegación que nos visita hoy. Personalmente, estoy en contra de todos los monopolios. Hoy, Cutcsa es la empresa mayoritaria, pero si fuera al revés, que fueran las cooperativas las empresas mayoritarias del mercado, también estaría en contra del monopolio. Me parece que lo lógico es tener empresas fuertes, saneadas, que puedan tener esa balanza. Tenemos el caso de lo que sucedió con Raincoop, que fue uno de los tantos temas que tuvimos en debate en esta Comisión. Por eso también estoy en contra del monopolio. Me sumo a lo que plantean en ese sentido.

Una de las preguntas que quiero hacer, que fue formulada por los trabajadores y por las distintas organizaciones que pasaron por aquí, es sobre los 256 puestos de trabajo que pueden empezar a caer del sistema en esta reestructura que hay en el transporte, que personalmente comparto. No comparto algunas de las características de la reestructura es una evaluación personal , pero sí que debe haber una reestructura en el transporte para garantizar algunos ítems, como los que plantearon: eficiencia, mejor servicio, limpieza, más líneas en algunos lugares y cubrir algunos destinos a los que no llegan. Me parece que esto debe estar planteado en esa discusión; imagino que en el consultivo eso se debe estar dando. Me preocupa lo planteó el señor diputado Olaizola recién que en enero empezará un nuevo proceso, una reestructura del transporte en la que se plantea bajar los costos, que va en pos de 256 puestos de trabajo, y Cutcsa hace el planteo de tener 50 trabajadores nuevos en el sistema. Creo que hace poco que ingresaron; si me equivoco, solicito que me corrijan.

¿Cómo se está trabajando en ese tema, tanto con los pequeños propietarios que tiene la empresa como con los trabajadores en esa nueva modalidad de cambios en el sistema?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Responderé las preguntas del señor diputado Olaizola sobre la dotación de personal de nuestra empresa, nuestra posición sobre los guardas hacia el futuro, el ingreso de cincuenta voy a corregir: veinticinco nuevos trabajadores, y engancharé la última pregunta del señor diputado Reutor.

Cutcsa sigue muy de cerca la evolución de la dotación de personal. Siendo conscientes de que debemos lograr una contención en los costos del sistema de transporte para adecuar la estructura del sistema a una nueva realidad, que es transportar menos gente de la que se venía transportando, no hay duda de que debemos ser muy cuidadosos de la evolución de todos los costos. Dentro de los costos, el 72% de los ingresos del sistema lo representa esa masa salarial; precio por cantidad da la masa salarial. La cantidad de los puestos de trabajo es uno de los factores importantes; otro factor importante es el precio. Uno puede tratar de reducir el costo de la masa salarial trabajando en los dos componentes: en el precio y en la cantidad. En el caso de Cutcsa, hace tiempo venimos trabajando en los dos componentes. En cuanto a la cantidad de trabajadores, puedo compartir con la Comisión que hace más de dos años que tenemos suspendidos los ingresos en todas las categorías laborales, menos en la categoría de conductor y de conductor cobrador. O sea que ya hace más

de dos años que no ingresan obreros ni propietarios en las categorías de guarda, de administración, de inspección. En el taller hemos incorporado a algún trabajador, por la especialidad; a veces, la empresa necesita un oficial mecánico especialista en cajas de cambios. Pero la regla general es la suspensión del ingreso en todas las categorías, menos en la de conductor y de conductor cobrador porque estamos con la dotación mínima necesaria para poder brindar el servicio.

Eso es lo que, entre otras cosas, nos ha permitido absorber en unos meses a los 127 trabajadores de Raincoop, a pesar de que no incorporamos todavía los 41 permisos de Raincoop; incorporamos 31, pero ya absorbimos a los 127 trabajadores.

También somos conscientes de que la Intendencia tiene como una de las principales medidas de contención avanzar en el sistema micro de trabajo, es decir, trabajar con conductor cobrador en lugar de la dotación de guarda y conductor. En ese sentido, nos ha presentado un plan a efectos de bajar, en siete años, 1.800 puestos de trabajo en el sistema, que no implica solo reducción de guardas, sino también de conductores la figura del conductor desaparecería , del personal de la administración, de la inspección y de los talleres. O sea, en todas las categorías laborales tendría un impacto por reducción de costos. Eso nos obliga a las empresas a modificar los procesos y a tratar de ser más eficientes en los trabajos, a efectos de que las horas hombre de todas las categorías sean más eficientes. En ese sentido estamos trabajando.

No podemos olvidar que somos un servicio público regulado, y la Intendencia es la que nos marca las reglas de juego. Entonces, la Intendencia de Montevideo nos hizo ese planteo, y lo estamos estudiando junto con los trabajadores. Asimismo, con los trabajadores estamos viendo alternativas que puedan lograr el mismo resultado.

Nosotros tenemos un convenio con los trabajadores, firme, que fue inscripto en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y forma parte de los Consejos de Salarios, de una categoría laboral: el practicante de ingreso. Durante un período de tiempo, el practicante de ingreso ejercía la tarea del guarda a un costo que permitía que el costo de ese practicante más el del conductor fuera similar al costo operacional que tiene un conductor cobrador. O sea que, desde el punto de vista de la paramétrica del cálculo del precio del boleto, tiene el mismo costo explotar un ómnibus con conductor cobrador que un ómnibus con conductor y practicante de ingreso.

Por otra parte, no se trata de cincuenta trabajadores, sino de veinticinco; planteamos veinticinco para los trabajadores y veinticinco que podían ser elegidos por la empresa, pero no tenemos decidido, hasta ahora, su incorporación. O sea que estamos hablando de veinticinco puestos de trabajo nuevos. Esos puestos corresponden a esa categoría laboral: practicantes de ingreso. Ellos van a hacer la tarea del guarda; trabajar junto con el conductor insumirá el mismo costo operacional que si esa unidad estuviera trabajando bajo el régimen de conductor cobrador. ¿Por qué los ponemos ahora? Parece un contrasentido, puesto que estamos hablando de bajar puestos de trabajo e incorporamos veinticinco trabajadores. Esto es lo que nos había quedado colgado del plan de inserción laboral que habíamos convenido con los trabajadores hace unos años.

En la medida en que ahora estamos en un nuevo plan de reestructura que nos plantea la Intendencia, que estamos abordando junto con los trabajadores y analizando de qué forma nos adecuamos a esos planteos, aceptamos la incorporación de estos veinticinco trabajadores, pero no van a encarecer el costo del servicio del transporte, primero, porque son veinticinco y, segundo, porque como acabo de explicar van a tener un costo operacional similar al que se tendría solo con conductores cobradores.

Respecto al futuro del guarda, en la última reunión con esto respondo la última pregunta del señor diputado Olaizola sobre nuestra participación en las reuniones del STM , la Intendencia está llevando adelante este plan de reestructura algo mencioné en mi exposición en dos ámbitos paralelos. En uno de ellos, que es más multitudinario en el que están representados la Junta Departamental de Montevideo, la Defensoría del Vecino, autoridades, empresas y trabajadores , se está analizando una serie de iniciativas que buscan, fundamentalmente, mejorar la calidad del servicio. Ahí se está trabajando con los vendedores ambulantes y los artistas callejeros, regulando su acceso a los ómnibus; el tema de la radio; la tipología de las unidades, para ver las comodidades; si las unidades van a venir con wifi, aire acondicionado y demás. También se está analizando el tema de los semidirectos; se está haciendo una prueba con la línea 103, que está resultando muy buena, por lo que estamos viendo de poderla extender rápidamente a otros recorridos. En ese ámbito también se está analizando la capacitación del personal. Por ejemplo, nosotros, Cutcsa y UTC, tenemos un plan de capacitación, con recursos parciales del Inefop, dirigido a cinco mil personas, que busca dar herramientas a

nuestros trabajadores en el manejo de conflictos: cómo tratar de evitar a un cliente que quizás viene al ómnibus con problemas si uno no sabe cómo administrar esa situación, puede terminar generando un lío arriba del ómnibus o cómo pararse frente a los clientes para evitar tener una mala actitud. Estamos trabajando en esos temas en ese grupo consultivo del transporte.

Paralelamente, hay otro ámbito, que es más restringido, integrado por las autoridades de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, empresas y trabajadores. En ese ámbito la Intendencia nos hizo ese planteo, de un plan a siete años para reducir la estructura salarial en el transporte. Asimismo, se estudia una serie de medidas a efectos de mejorar la estructura de costos y la paramétrica del boleto. Ese ámbito se está reuniendo; hace aproximadamente quince días tuvimos una reunión. En esa última reunión la Intendencia nos planteó un proyecto más de corto plazo; nos entregó un documento y nos dijo: "Para los próximos tres años vamos a plantear 256 puestos de trabajo menos, en cada una de estas categorías, para los años 2018, 2019 y 2020. Ya en la paramétrica de enero de 2018 voy a bajar la mitad de los 256". Eso nos obliga a tomar medidas ahora.

También nos entregó una estructura de lo que sería el reconocimiento en la paramétrica de todo lo que significa la masa salarial. La estamos analizando con nuestros técnicos, porque hay algunos beneficios que los trabajadores tienen y no se estarían incluyendo ahí. Esto lo estamos consensuando con las autoridades y con los trabajadores. A la pregunta que se nos hacía en ese sentido, respondemos que sí estamos participando y que la Comisión está llevando adelante reuniones. En la última reunión, cuando se nos dio ese plan de tres años, quedó abierta la posibilidad de que las empresas y los trabajadores avanzáramos a nivel bipartito; y esa es la etapa en la que estamos ahora. En el caso de Cutcsa, lo haremos con nuestros trabajadores. Supongo que las otras empresas estarán haciendo lo mismo. En algunas pocas semanas más tendremos que presentar nuestro plan para cumplir con el objetivo que la Intendencia impone.

Respecto a la información del fideicomiso, yo compartí la que me autorizaron dar. Ya que la información involucra a otras empresas además, existe una ley que regula el manejo de los datos , preferiría que sean las autoridades las que la brinden. Tengo información parcial de Montevideo de kilómetros, litros y subsidios de las empresas urbanas. Hoy, compartí con ustedes una lámina la última que repartí donde figuran los costos. Hasta ahí es la información que me animo a compartir.

Es cierto que un porcentaje de la estructura de servicios de la ciudad de Montevideo viene de las décadas del treinta, cuarenta, cincuenta, y han ido acompañando el crecimiento de la ciudad. En gran medida hoy también siguen teniendo el mismo trazado, porque ha sido muy poco el cambio vial que ha tenido la ciudad de Montevideo. El trazado de las principales arterias de tránsito radiales hacia el centro y la Ciudad Vieja son las mismas desde el siglo pasado. Entonces, uno no puede pensar en un cambio importante en la movilidad si no va acompañado de una reestructura vial importante, como los proyectos que han llevado adelante otras ciudades.

En cuanto a la pregunta sobre la participación o no de Cutcsa en un sistema multimodal de transporte, respondemos que sí estamos dispuestos. De hecho, a nivel del área metropolitana entre el modo suburbano y el modo urbano ya hay una integración a nivel tarifario con el boleto metropolitano. Esto responde a la pregunta del señor diputado, en cuanto a si estaba incluido o no.

Por otra parte, cuando AFE planteó su intención de extender el servicio de transporte de pasajeros, Cuctsa manifestó públicamente su posición favorable a una integración tarifaria entre el tren y el ómnibus. Recuerdo que en un evento que se hizo en AFE hace algunos años, con el entonces presidente del ente, manifestamos públicamente nuestra voluntad de apoyar esa iniciativa.

El tema de tarifas urbanas y de tarifas que afecten el límite de la frontera del departamento depende de la Intendencia de Montevideo y de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE. La Comisión seguirá tratando este tema y, para ello, tiene previsto convocar al sindicato de Cutcsa y a la Dirección de Movilidad de la Intendencia para el miércoles próximo. Además, vamos a hacerles llegar la versión taquigráfica de lo que la Comisión resuelva sobre el asunto planteado.

Les agradecemos el informe detallado y las gráficas que nos dieron.

SEÑOR BARCIA (Fernando). De nuestra parte, les damos las gracias por su atención, y quedamos a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos su visita.

(Se retira de sala la delegación del Directorio de Cutcsa)

——Quiero comunicarles que el señor ministro Rossi, de manera verbal, ha invitado a la Comisión a una gira por el interior en la Ruta N° 7. La actividad se va a centrar en la localidades de Nico Pérez y Batlle y Ordóñez, el próximo viernes a la hora 17. Se va a realizar una reunión con los vecinos para informarlos sobre las diferentes obras de vialidad para la región este de nuestro país. Vamos a pedir a la Secretaría del Ministerio que nos envié formalmente la invitación, y se la reenviaremos ustedes por mail, como corresponde.

También quiero informarles sobre una nota que nos hizo llegar el señor diputado Juan José Olaizola, en la que convoca a los señores ministros de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas, a efectos de que nos expliquen las distintas posturas existentes en el Gobierno en torno al proceso de negociación que se lleva adelante con la empresa UPM, y que derivaron en la renuncia del director de la Asesoría Macroeconómica del Ministerio de Economía y Finanzas, economista Andrés Masoller.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Cuando el ministro Rossi estuvo hace unos meses no recuerdo bien si fue en mayo o en junio en esta Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas le hicimos varias preguntas relativas al proceso de negociación que se viene llevando a cabo con UPM. Tuvimos una instancia de intercambio, que creo que ha sido la única que ha habido en el Parlamento, con respecto a esta importante negociación que lleva adelante el Estado uruguayo. En esa convocatoria le advertimos al señor ministro nuestra posición, en el sentido de que había dos líneas de pensamiento de importantes jerarcas de Gobierno en torno al tema de las negociaciones con UPM. También, que nosotros distinguíamos una posición más optimista en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y más cauta en el Ministerio de Economía y Finanzas.

El economista Masoller hizo público el principal motivo de su renuncia, que fue su posición en torno a las negociaciones con UPM. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de un viceministro de Economía y Finanzas, de uno de los principales directores del Ministerio de Economía y Finanzas y persona de confianza del señor ministro desde hace muchos años. Por esta razón, nos pareció oportuno generar una instancia parlamentaria para que los ministros puedan venir a la Comisión y tener un intercambio con ellos acerca de los principales lineamientos de la negociación que se lleva a cabo con UPM.

Consideramos que hay instancias que merecen confidencialidad, pero también que el Parlamento es la principal caja de resonancia de la sociedad y de las distintas opiniones que conviven en ella y, por eso, debe estar informado de los principales lineamientos de una negociación tan importante

Esa es la fundamentación de la nota. Agradezco a la Comisión la consideración que le está dando.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Es legítima la preocupación del legislador, pero me parece que la competencia de esta Comisión es asesorar al Cuerpo en materia de transporte y obras públicas y telecomunicaciones; por lo tanto, los aspectos vinculados a una tercera planta de celulosa corresponden a otras Comisiones. Inclusive, el Poder Ejecutivo está definiendo las negociaciones en un marco de reserva.

Reitero, creo que no corresponde la convocatoria a esos dos ministros, porque nuestra competencia, por ejemplo, en la vía férrea, está laudada. El Poder Ejecutivo resolvió la ejecución de la obra y una serie de obras conexas.

Insisto, me parece que este tema es competencia de otras comisiones. No obstante, el Partido Nacional tiene legítimo derecho de plantearlo aquí y también en las comisiones donde pueda obtener más resultados.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Me llama la atención el comentario del señor diputado Óscar de los Santos

Indudablemente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es muy relevante en el tema de UPM por las decisiones que se van a tomar.

El proyecto del ferrocarril central, por ejemplo, es una obra que no está cuantificada, pero se habla de cientos de millones de dólares. Por lo tanto, esta Comisión necesita tener la mayor información posible para que los legisladores podamos cumplir con nuestras funciones, la de asesorar y controlar, establecidas en la Constitución de la República. Por lo tanto, me parece no solo pertinente, sino también necesaria la presencia del señor ministro en esta Comisión no creo que se niegue , para tratar de trabajar, en el clima con que lo hemos hecho hasta ahora, y contar con la mayor información posible sobre este tema. Hay una cantidad de puntos directamente involucrados con el tema de infraestructura y, obviamente, corresponden al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel). No quiero entrar en el debate si corresponde o no corresponde a la Comisión citar a los ministros, porque una de las funciones de estas comisiones, además de asesorar a la Cámara, es informar. A veces hemos invitado a otros ministerios cuando los temas se tocan. Desde el punto de vista administrativo, correspondería cursar por vías formales la invitación a los ministerios correspondientes y coordinar una agenda con los ministros.

Creo que es importante la nota del diputado Olaizola es anterior a esto señalar que desde la Presidencia del Senado de la República, a partir de la coordinación de los diferentes partidos políticos, tanto del Gobierno como de la oposición, se definió que iba a haber una información y un trabajo sobre estos temas y sobre UPM. Nosotros somos muy respetuosos de la intencionalidad partidaria que se está dando en el Senado de la República y, quizás, es por ese lado que van a correr las informaciones más concretas y puntuales que el señor diputado Juan José Olaizola está reclamando, que después circularán por las internas de cada uno de los partidos.

Me parece que institucionalmente corresponde hacer esa invitación, y que la oposición esté enterada del proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE. Comprendo lo que plantea el señor diputado Óscar de los Santos, pero la Presidencia entiende que debemos cursar la nota a los dos Ministerios, como ha sido solicitado, que es lo que formalmente corresponde como Comisión. Por lo tanto, vamos a darle el trámite correspondiente y, luego, se acordará con los ministros el día de la comparecencia a la Comisión.

Por otra parte, quiero informarles que nos ha llegado una invitación de la Unasev para concurrir a la X Semana Nacional de la Seguridad Vial, que comienza el viernes 6, a la hora 11, en el Salón de Actos de la Torre Ejecutiva. Dicha invitación ha sido enviada por correo electrónico a cada uno de los miembros de la Comisión. Este evento se desarrollará en diferentes días. Particularmente, nos invitan a participar en la actividad de simulación de los efectos del alcohol, organizada por ACU, que se realizará en la Torre Ejecutiva, el martes 10, desde la hora 13 a la hora 18.

Por último, quiero informarles que pedimos a la delegación de trabajadores de la Dirección de Arquitectura, que iba a concurrir hoy, a la hora 13, que viniera el próximo miércoles, a la hora 12, porque no teníamos tiempo para recibirlos como corresponde.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.